Page 1 of 3

കഴിഞ്ഞ സർക്കാർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ശമ്പളം/പെൻഷൻ വിതരണത്തിനായി ആകെ 4,630.20 കോടി രൂപയാണ് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആയതിന്റെ വർഷം തിരിച്ചുള്ള വിശദവിവരങ്ങൾ അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു*.

(ബി) ഇപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ എത്ര ശതമാനം ബസ്സുകളാണ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

കോവിഡ് മഹാമാരിക്കുമുമ്പ് 2020 ജനുവരി മാസത്തെ കണക്കനുസരിച്ച് ശരാശരി 4425 ബസ്സുകളാണ് സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്നത്. എന്നാൽ 2-8-2021-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് 3109 ബസ്സുകളാണ് സർവ്വീസ് നടത്തിയത്. കോവിഡ് നിയന്ത്രണങ്ങൾമൂലം നിലവിൽ ലഭ്യമായ 6204 ബസ്സുകളും ഡിപ്പോകളിൽ നില നിർത്തി പരിപാലിക്കുന്നതിനുള്ള സ്പെയർപാർട്സ്, ടയർ, ഇൻഷ്വറൻസ്, സി.എഫ്. പുതുക്കൽ എന്നിവയിലുള്ള സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യത കുറയ്ക്കുന്നതിനായി 4250 ബസ്സുകൾ സർവ്വീസിനായി ക്രമീകരിക്കുകയും ബാക്കിയുള്ളവ വിവിധ കേന്ദ്രങ്ങളിലേയ്ക്ക് മാറ്റി പാർക്ക് ചെയ്തിട്ടുമുണ്ട്. നിലവിൽ ഡിപ്പോകളിൽ ലഭ്യമായ 4250 ബസ്സുകളും 2-8-2021 പ്രകാരം പ്രതിദിനം സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന 3109 ബസ്സുകളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ ഇപ്പോൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത് ആകെ ക്രമീകരിച്ച ബസ്സുകളുടെ 73 ശതമാനമാണ്. എന്നാൽ ആകെ KSRTC-യിൽ ലഭ്യമായ ബസ്സുകളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ ഇത് 50 ശതമാനം മാത്രമാണ്. കോവിഡ് നിയന്ത്രണം കാരണം തമിഴ്നാട്ടിലേയ്ക്കുള്ള അന്തർസംസ്ഥാന സർവ്വീസുകൾ പൂർണ്ണമായും നിർത്തിവച്ചിരിക്കുകയാണ്. പരിമിതമായ സർവ്വീസുകളെ കർണാടകത്തിലേയ്ക്കും സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുള്ളൂ.

ഡീസൽ ബസുകൾക്ക് പകരം സി.എൻ.ജി. ബസുകൾ

235 (4623) ശ്രീ പ്രമോദ് നാരായൺ:
ഡോ. എൻ. ജയരാജ്:
ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ:
ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ഡീസൽ എഞ്ചിൻ ബസ്സുകൾക്ക് പകരം സി.എൻ.ജി. എഞ്ചിൻ ബസ്സുകളിലേക്ക് മാറുവാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ ഇതിന്റെ പ്രായോഗിക ഗുണങ്ങളും ദോഷങ്ങളും വിശദമാക്കാമോ?

---

* നിയമസഭയുടെ ഔദ്യോഗിക വെബ്സൈറ്റിൽ ലഭ്യമാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഉണ്ട്. നിലവിലുള്ള 3000 ഡീസൽ ബസ്സുകൾ സി.എൻ.ജി.-യായി മാറ്റുന്നതിനുള്ള പദ്ധതിയുടെ മുന്നോടിയായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നിലവിലുള്ള 5 ഡീസൽ ബസ്സുകൾ സി.എൻ.ജി.-യിലേക്ക് പരിവർത്തനം ചെയ്യുന്നതിന് ദർഘാസ് ക്ഷണിച്ച് തുടർ നടപടികൾ പുരോഗതിയിലാണ്. കൂടാതെ M/s Ashok Leyland, M/s TATA Motors വാഹന നിർമ്മാതാക്കളിൽനിന്നും പുതിയ സി.എൻ.ജി. എഞ്ചിൻ വാങ്ങി 3000 ബസ്സുകൾ പരിവർത്തനം നടത്തുന്ന പദ്ധതി ഇതോടൊപ്പം പുരോഗതിയിലാണ്. ഇത്തരത്തിൽ, ബസ്സുകൾ ഡീസലിൽനിന്നും സി.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്ക് മാറ്റം വരുത്തി കേരളത്തിൽ ഓടിച്ച് നോക്കിയതിനുശേഷം മാത്രമെ പ്രായോഗിക ഗുണദോഷങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുവാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ഇത്തരം പദ്ധതികൾക്ക് ആവശ്യമായ സാങ്കേതിക സഹായം ARAI മുഖാന്തരം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും ക്രമീകരണം ചെയ്തു വരുന്നു.

(ബി) സി.എൻ.ജി., ഡീസൽ, ഇലക്ട്രിക് ബസ്സുകൾ തമ്മിലുള്ള ഇന്ധനക്ഷമത, മെയിന്റനൻസ് കോസ്റ്റ്, അനുബന്ധ അടിസ്ഥാനസൗകര്യ നിക്ഷേപം, സ്പെയർപാർട്സ് ലഭ്യത എന്നിവ സംബന്ധിച്ചുള്ള താരതമ്യ പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ പട്ടിക രൂപത്തിൽ വിശദമാക്കാമോ?

CNG, ഡീസൽ ബസ്സുകൾ തമ്മിലുള്ള ഇന്ധന ക്ഷമത, ഇന്ധന വില എന്നീ താരതമ്യപഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. സി.എൻ.ജി.-യിലേക്കുള്ള ഇന്ധമാറ്റംമൂലം ഓരോ കിലോ മീറ്ററിനും ഇന്ധന ചെലവിൽ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന ഇന്ധനവില വ്യത്യാസം നിലവിലെ (4-8-2021-ലെ) വില നിലവാരപ്രകാരം ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 7.94 രൂപയാണ്. 4-8-2021-ലെ ശരാശരി വില പ്രകാരം പ്രതിലിറ്റർ ഡീസലിന് 91.17 രൂപയും പ്രതി കിലോഗ്രാം സി.എൻ.ജി.-ക്ക് 57.90 രൂപയുമാണ് (വ്യത്യാസം 33.27 രൂപ). പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന മൈലേജ് ഡീസലിന് 4.19 KMPL-ഉം സി.എൻ.ജി.-ക്ക് 4.19 KMKG-ഉം ആണ്. ഒരു കിലോമീറ്ററിന് ചെലവാകുന്ന തുക ഡീസലിന് 21.76 രൂപയും സി.എൻ.ജി.-ക്ക് 13.82 രൂപയുമാണ് (വ്യത്യാസം 7.94 രൂപ). നിലവിലുള്ള ഡീസൽ ബസ്സുകൾ സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകളായി മാറ്റുന്നതിന് ടെണ്ടർ നടപടികൾ നടന്നുവരുന്നതേയുള്ളൂ എന്നതിനാലും, 31 Seat കളുള്ള 10 A/c ഇലക്ട്രിക് ബസുകൾ KSRTC സർവ്വീസ് നടത്തിയപ്പോൾ കോർപ്പറേഷന് കിട്ടിയിരുന്ന ശരാശരി വരുമാനം ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 38.01 രൂപ ആയിരുന്നു. ഇതിനു നൽകേണ്ട വാടക 43.20 രൂപ ആയിരുന്നു; ഇതിനുപുറമേയാണ് ഇലക്ട്രിസിറ്റി ചാർജ്ജും കണ്ടക്ടർമാരുടെ വേതനവും. അതിനാൽ ഇത് ലാഭകരമായിരുന്നില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(സി) ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ വൻനിക്ഷേപം നടത്തേണ്ടിവരുന്ന സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾ മലയോര മേഖലകളിൽ ഗതാഗതത്തിന് അനുയോജ്യമാണോയെന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ?

മലയോര മേഖകളിൽ എഞ്ചിൻ മാറ്റം വരുത്തിയ ബസ്സുകൾ പരീക്ഷിച്ചിട്ടില്ല. ഇതിനായി പൈലറ്റ് അടിസ്ഥാനത്തിൽ 5 സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾ പരിവർത്തനം നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ നടന്നുവരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ പ്രായോഗികത പരിശോധിച്ച് പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനാണ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ലഭ്യമായ 4 സിലിണ്ടർ എഞ്ചിൻ ഘടിപ്പിച്ച സി.എൻ.ജി. ബസ് ഇതുവരെ നടത്തിയ മലയോര സർവ്വീസിൽ പ്രവർത്തനം പ്രോത്സാഹനജനകമായി കാണുന്നു.

(ഡി) സി.എൻ.ജി. ഇന്ധനം സംഭരിക്കാനും വിതരണം ചെയ്യാനുമുള്ള സംഭരണ-വിതരണ സ്റ്റേഷനുകൾ പ്രവർത്തനക്ഷമമായിട്ടുണ്ടോയെന്ന് അറിയിക്കാമോ?

പ്രവർത്തനക്ഷമം ആയിട്ടില്ല; നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ചുവരുന്നു.

പാറശ്ശാലയിലെ യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കുന്നതിന് നടപടി

236 (4624) ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) പാറശ്ശാല നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ഗ്രാമീണ മേഖലകളിലെ യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കുന്നതിനായി, പാറശ്ശാല, വെള്ളറട, കാട്ടാക്കട, നെയ്യാറ്റിൻകര, പൂവാർ എന്നീ ഡിപ്പോകളിൽനിന്നും മുടങ്ങിക്കിടന്നിരുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സ് ഷെഡ്യൂളുകൾ പുനരാരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; വിശദാംശങ്ങൾ അറിയിക്കാമോ ;

&

(ബി) പാറശ്ശാല, വെള്ളറട, കാട്ടാക്കട, നെയ്യാറ്റിൻകര ഡിപ്പോകളിൽനിന്നും പാറശ്ശാല മണ്ഡലത്തിലെ മറ്റ് സ്ഥലങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി നടത്തുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ ഏതൊക്കെയാണ്; ഇവയുടെ റൂട്ട് അടക്കമുള്ള വിവരങ്ങൾ ഡിപ്പോതിരിച്ച് ലഭ്യമാക്കാമോ?

(എ&ബി) പാറശ്ശാല, വെള്ളറട, നെയ്യാറ്റിൻകര, പൂവാർ, കാട്ടാക്കട എന്നീ ഡിപ്പോകളിൽനിന്നും യാത്രാക്കാർക്ക് ആവശ്യമുള്ളതരത്തിൽ കോവിഡ് നിയന്ത്രണങ്ങൾക്ക് വിധേയമായി സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. പാറശ്ശാല, വെള്ളറട, നെയ്യാറ്റിൻകര, കാട്ടാക്കട എന്നീ ഡിപ്പോകളിൽനിന്നും യാത്രാക്കാർക്ക് ആവശ്യമുള്ളതരത്തിൽ പാറശ്ശാല മണ്ഡലത്തിലെ മറ്റ് സ്ഥലങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്തുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു: